

Recorrido morfológico de la dinámica expansiva de Puebla y Xalapa: del damero al plato roto. Siglo XX

Pedro Martínez Olivarez

Arturo Velázquez Ruíz

Facultad de Arquitectura Región Xalapa, Universidad Veracruzana

Resumen

El presente artículo cobra importancia a partir del trabajo de investigación teórico-histórico de la forma urbana que actualmente se realiza en el Posgrado de la Facultad de Arquitectura Región Xalapa de la Universidad Veracruzana. Dicho trabajo ha querido utilizar como metodología de análisis el estudio comparado, en este caso ejemplificado con las ciudades de Puebla y Xalapa. En este sentido, lo que se pretende es construir un acercamiento a los cambios en las formas urbanas que durante el siglo XX ocurrieron en ambas ciudades, considerando la ruptura de la lógica física expansiva con el significado histórico de las condiciones fundacionales espaciales. Así, el texto aborda desde el marco de adecuación de los escenarios espacio-temporales, la idea de que la ciudad, desde la óptica expansiva, si bien responde a las transformaciones político-económicas, no se aleja en ningún momento del hecho social de diferenciación y estratificación en torno a la ocupación de suelo urbano, lo que contribuye a la generación de los nuevos modelos morfológicos donde imperan los mismos rasgos del espacio urbano pasado: privilegio y desplazamiento. Como peculiaridad, el texto se detiene a reflexionar en torno a los principios urbanísticos con los que los casos de estudio fueron diseñados, el damero y el plato roto, llegando a la conclusión de que el segundo es el retrato morfológico que podría definir el caótico proceso expansivo de la ciudad actual.

Palabras clave: historia urbana, planificación, expansión, morfología, fragmentación, segregación.

Abstract

The relevance of this paper is based on a theoretical and historical postgraduate research of the urban form elaborated at the School of Architecture at the University of Veracruz in Xalapa, Mexico. This work aims to study through a comparative of two case studies, using the example of two Mexican cities; Puebla and Xalapa. It tries to understand the change of the urban form through the XX century in both cities considering a rupture with the urban growth logic in which they were based since their foundation. So this research links this change with socio and spatial scenarios stating that cities respond to both political and economic transformations, but also to differentiation and segregation in land usage, relationship which generates new morphologies where old characteristics of the urban structure remain: opportunities and displacement. In particular, this text deals with the two urban models upon these two cities where designed; the grid and the irregular ones, reaching the conclusions that the latter is possibly a simile with the current urban growth of both cities.

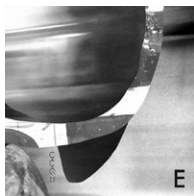
Keywords: urban history, planning, expansion, morphology, fragmentation, segregation.

Fecha de recepción:

14 de abril de 2017.

Fecha de aceptación:

8 de junio de 2017.



Resumo

O presente artigo cobra importância a partir do trabalho de pesquisa teórico-histórica da forma urbana que no momento se realiza na pós-graduação da Faculdade de Arquitetura Região Xalapa da Universidade Veracruzana. Este trabalho quer usar o estudo comparativo como metodologia de análise, neste caso tomando como exemplo as cidades de Puebla e Xalapa. Neste sentido, se pretende construir uma abordagem das mudanças nas formas urbanas que ocorreram em ambas as cidades durante o século XX, considerando a ruptura da lógica física expansiva com o significado histórico das condições fundamentais espaciais. Assim, o texto aborda, a partir do quadro de adaptação dos cenários espaço-tempo, a ideia de que a cidade, desde a perspectiva expansiva, ainda que as transformações político-econômicas, não se afastam do fato social de diferenciação a qualquer momento e estratificação em torno da ocupação da terra urbana, o que contribui para a geração de novos modelos morfológicos onde prevalecem as mesmas características do espaço urbano do passado: privilégio e deslocamento. Como uma peculiaridade, o texto deixa de refletir sobre os princípios urbanos com os quais os estudos de caso foram projetados, a partir de uma retícula e o desordem urbano, chegando à conclusão de que o segundo é o retrato morfológico que poderia definir o processo caótico da expansão da cidade atual.

Palavras-chave: história urbana, planejamento, expansão, morfologia, fragmentação, separação.

Introducción

El presente texto se centra en el análisis de dos planteamientos morfológicos, el primero se refiere al trazo en damero, una herencia hispana para las ciudades del Nuevo Mundo, planteamiento urbano donde se organiza al asentamiento humano mediante el diseño de calles en ángulo recto, creando manzanas o cuadras rectangulares o cuadriculadas. Sus orígenes pueden remontarse hasta la reconstrucción de Mileto, por parte de Hipodamo, pero fue ampliamente difundido en el mundo occidental por el imperio romano (Morris, 1979:44-60). El segundo tiene que ver con el trazo de plato roto que responde más a una idea morfológica ligada a un imaginario urbano-arquitectónico que a una fundamentación teórico-planificadora como la del damero, una suerte de ruptura del orden morfológico; como se podrá apreciar, esta ruptura del orden responde en algunos casos a una adaptación a las condiciones del sitio, por lo que se le podría considerar una forma orgánica de crecimiento. La acepción del término plato roto como ruptura del orden servirá para explicar, al final del documento, cómo es que las ciudades estudiadas tienden a generar estructuras urbanas en una nueva interpretación del plato roto, es decir, desconectadas entre sí.

Podemos señalar como otro punto importante los aspectos socioeconómicos que determinarían las nuevas formas de organización del territorio en los casos de estudio que abordaremos. Después de iniciada la Revolución Mexicana, ciudades como Puebla y Xalapa reflejarían en su traza urbana cambios morfológicos como resultado de la demanda de suelo para la producción del espacio urbano a causa de la convulsión armada, el amurallamiento rural por el reparto agrario y la industrialización, así como el desarrollo del ferrocarril y los consecuentes procesos migratorios. Los intentos de modernización posrevolucionarios serían ejemplo del trastocamiento urbano acontecido a par-

tir de la inserción de nuevos modelos inmobiliarios en el marco de la creciente circulación de tierra rural que, a partir del movimiento armado, se intensificó como consecuencia de las variantes de localización espacial de las actividades urbanas.

A esto debemos agregar que, derivado de políticas neoliberales, desde los años ochenta el Estado se alejó de labores directas de provisión de vivienda y dejó esta responsabilidad a actores privados apoyados con incentivos gubernamentales (García, 2004:14-23); así, el crecimiento urbano extensivo (ligado directamente a la economía de consumo) ha convertido a las ciudades mexicanas en sitios monótonos sin posibilidad de lectura por parte de los usuarios. Los desarrolladores privados (en ocasiones con la complicidad del Estado) compran terrenos en las afueras de la ciudad, dejando grandes extensiones de terrenos intersticiales (una forma de incrementar el valor del suelo). Si a esto agregamos que las leyes no regulan de fondo el crecimiento periférico (Amante, 2003:59) el resultado es catastrófico.

Bauman (2007:17), en su texto *Miedo líquido: la sociedad contemporánea y sus temores*, sostiene que la economía de consumo depende de la producción de consumidores, por lo que el miedo es un gran generador de consumo; al mismo tiempo, como individuos temerosos queremos aislarnos del “mal”, algo negativo que no podemos explicar, pues existe una crisis de confianza que nos obliga a encerrarnos en nosotros mismos y alejarnos de los “otros” (entes extraños, anónimos que nos transmiten inseguridad), de los cuales debemos mantener distancia. Así, la ciudad se ha convertido en una fuente de amenaza constante. En ese panorama surge la ciudad búnker, cerrada, con altos muros, sin vanos al exterior o, si existen, cubiertos por grandes rejas. Montaner y Muxi (2011:88-90) mencionan que estas fronteras, visibles o invisibles, pretenden combatir el miedo a los peligros de la vida contemporánea y que se generan más recurrente-

mente en sociedades donde existen desigualdades importantes, donde los ricos tratan de separarse de los pobres. Sus manifestaciones pueden ser muy variadas: fraccionamientos cerrados, centros comerciales, campos de golf, urbanizaciones de miseria, por mencionar algunos. Esto, que no es sino fragmentación urbana, puede definirse a partir de una discontinuidad espacial de la estructura urbana expansiva, es decir, como la incapacidad de comprender el tejido urbano como unidad. Es así que el espacio fragmentado puede definirse a partir de la diferencia entre la accesibilidad o la impenetrabilidad del mismo (Amante, 2003: 16), y entenderse a raíz de las complejidades expansivas y morfológicas.

Es importante acotar que la fragmentación es una cualidad espacial ligada a la percepción; así pues, existen conjuntos habitacionales con patrones de generación geométrica que por sí solos crean un espacio integrado, pero que, cuando se miran en relación al contexto, los mismos esquemas de la traza contribuyen a la fragmentación del espacio, al colisionar formas que nunca embonarán (Amante, 2003:22-23), y que parecieran volver al desorden, al plato roto.

Es en este sentido que se pretende abordar el tema desde el ejercicio comparativo sobre dos ciudades mexicanas, que, como recurso, retratan en el texto cuatro momentos expansivos en los que se exploran las acciones urbanísticas que contribuyeron a consolidar el modelo fragmentado y segregado. Habrá que considerar, además, que ambas ciudades tienen en común estar conectadas tanto por el eje carretero como por el ferrocarrilero a partir del eje vial que va de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz, situación que, como se apreciará, fue determinante en su evolución espacial. Así, la relación espacio y tiempo está construida a partir de los siguientes hechos.

El primer momento, de 1900 a 1930, es producto del inicio de siglo y del año en el que se tiene el pri-

mer dato preciso de la expansión urbana de Puebla. En este periodo se consideran las implicaciones de la Revolución Mexicana en el devenir de las ciudades. El segundo momento, entre 1930 y 1950, cierra una mitad de siglo que, además, arroja el primer dato oficial de la mancha urbana de Xalapa. Está centrado en la expansión por surgimiento de colonias en las nuevas periferias, característica de este periodo como producto del fraccionamiento de la tierra hacendaria rural. Otro escenario de análisis va de 1950 a 1980, es el tiempo de la industrialización y modernización tardía, y de las grandes migraciones rurales a las ciudades. Por último, el análisis expansivo y morfológico de ambas ciudades queda cerrado en el periodo de 1980 al año 2000, tomando como hecho que, tanto en Puebla como en Xalapa, es al inicio de la década de los ochenta cuando se emiten los dos primeros planes de desarrollo urbano surgidos como consecuencia de la sistematización de la planificación en México, proceso que marcaría el rumbo urbano hasta culminar el siglo.

Los casos de estudio: Puebla y Xalapa

Ya desde la época colonial la ciudad de Puebla había estado dividida en dos espacios urbanos claramente diferenciados. Por una parte, estaba la malla urbana de la cuadrícula del damero, y por la otra la vieja periferia irregular, que era producto de la expansión por los barrios evangelizados, es decir, hispanos en la ciudad e indígenas en los pueblos y barrios periféricos (Martínez, 2015:32). Habiendo sido la Puebla de los Ángeles, hoy Puebla de Zaragoza, fundada en un valle donde aparentemente no existía población indígena alguna, pero que históricamente sí tenía profundo sentido de pertenencia territorial para ciertos pueblos,¹ fue la primera

ciudad en la Nueva España en la que se estableció un planteamiento racionalista de diseño, el damero.

Por otra parte, la ciudad de Xalapa, que durante años no fue sino una pequeña villa,² empezaría a mostrar un desarrollo urbano más dinámico a partir de su designación como capital estatal.³ A diferencia de Puebla, el asentamiento humano de Xalapa respondió a las condiciones topográficas del sitio de emplazamiento, lo que para algunos autores representaba que se trataría de un diseño de plato roto. Desde este punto de vista, esta traza de plato roto tiene un sentido y una estrecha relación con la topografía y con los cuerpos de agua que dieron origen al asentamiento.⁴ Según la tradición el asiento era en principio producto de cuatro caseríos indígenas ligados cada uno a un nacimiento de agua, los cuales estaban ubicados en pequeñas cuencas en las estribaciones del cerro del Macuiltonpetl. No existen registros de la traza de dichos asentamientos: Techacapan, Tecuanapan, Tlamecapan y Xallitic; sin embargo, se sabe que la población de los cuatro en conjunto a la llegada de los españoles rondaba los 4,000 habitantes (León, Valdivia y Velásquez, 2015:106), y que estos cuatro pequeños asentamientos se convirtieron en los cuatro barrios fundacionales: San José de la Laguna, San Francisco, Santiago y El Calvario, respectivamente. A la llegada de los españoles, dichos

fica privilegiada respecto al viejo camino entre el Puerto de Veracruz y la Ciudad de México.

2 Un hecho fundamental en el desarrollo de la ciudad de Xalapa es el establecimiento de las ferias comerciales en el siglo XVIII, que trajeron a la ciudad no sólo mercancías y viajeros, sino el crecimiento de la población. Es quizá con este hecho que la ciudad logra integrarse en forma definitiva como un sólo núcleo poblacional, adquiriendo el tamaño que conservará hasta después del Porfiriato.

3 La ciudad de Xalapa fue elevada a categoría de ciudad mediante decreto en 1830, y fue nombrada capital del estado de Veracruz en 1885. En ese periodo mantuvo, al parecer, el mismo espacio urbano de no más de setenta manzanas.

4 La toponimia original de la ciudad, *Xallapan*, significa "Manantial en la arena" o "En el agua del arenal", dependiendo de la fuente, lo que hace referencia a las condiciones fluviales fundacionales.

1 Puebla fue fundada en la llanura de Cuertlaxcoapan, tierra perteneciente al señorío prehispánico de Cholula y con una posición geográ-

barrios ubicaron sus templos en las partes elevadas de las cuencas y conservaron en su traza el curso de las corrientes de agua que los originaron, así como las opciones de comunicación entre ellos. Sin embargo, al expandirse es posible apreciar una traza reticular más organizada, siempre subordinada a la topografía (Velázquez, Winfield y Guzmán, 2013:78-81).

Tanto en Puebla como en Xalapa, lo que se aprecia es una marcada segregación al ubicar en un primer momento los asentamientos indígenas, más allá de un sitio en particular en las zonas de menor dominio espacial del asentamiento. Estas formas de habitar y significar la ciudad desde un origen multicultural se manifestaron urbanísticamente como práctica segregadora que lanzó a los indígenas y sectores populares a los terrenos periféricos. La producción y organización del espacio colonial transmitió así la idea de que la ciudad era un espacio reservado, exclusivo y jerarquizado en términos estamentarios (Martínez, 2015:34).

Tenemos así una forma urbana inicial sustentada en las prácticas sociales de segregación, por lo que podemos asumir que a lo largo de la época colonial y hasta iniciado el siglo XX la ciudad de Puebla se compuso de dos áreas clave, la traza ortogonal y la periferia de los barrios indígenas, y en el caso de Xalapa, a partir de la relación de los cuatro barrios fundacionales con una topografía dependiente de los escurrimientos de agua. En ambos casos, bajo características particulares se regulaba y ordenaba un trazo que condicionaría la expansión durante el siglo XX, que a la postre, y al igual que en muchas ciudades de México, dejaría al icónico trazo original; una suerte de reemplazo denominativo a partir de reconocimiento de centro, para la vieja ciudad.

La expansión controlada: el desacoplamiento de las actividades urbanas 1900-1930

A principios del siglo XX, la ciudad de Puebla, a partir de su caracterización morfológica de cuadrícula con un nodo central, era sitio común de todas las actividades urbanas; producción, distribución y vivienda estaban confinadas al casco hipodámico. La vida urbana de los 96,121 habitantes de 1910,⁵ se desarrollaba en el trazo de damero como estructura espacial (Figura 1). Este escenario de la ciudad como un centro del todo, prevalecería durante el primer tercio del siglo XX. Así, todo crecía y se desarrollaba sobre lo que era el asiento novohispano y la periferia de los barrios indígenas, sitio donde se entrelazaban las tierras agrícolas y el aparato fabril. El desacoplamiento entre las actividades económicas de producción y consumo daría pauta a la separación morfológica, lo que se escenificaría a partir de la relación de estas actividades con la vivienda (Martínez, 2015:44).

Además del registro gráfico (Figura 1), podemos tener una idea de lo que era la ciudad en los inicios de la Revolución Mexicana a partir de datos de ocupación urbana. En 1910 Puebla estaba constituida por 140 manzanas, las cuales eran rodeadas por numerosos ranchos y tres haciendas (Cordero, 1965:26). La traza, diseñada con un giro de 24 grados hacia el este (Méndez, 2008:155), se encontraba condicionada por una estructura de cuadrícula en torno a dos ejes, uno transversal (de norte a sur) y otro longitudinal (de oriente a poniente). Estos ejes, que se intersectaban en la plaza principal, desde siempre permitieron una organización urbana a partir de cuatro secciones claramente definidas⁶

⁵ Los datos de población de la ciudad de Puebla corresponden a la ficha de información del Archivo Histórico de Localidades Geoestadísticas del INEGI.

⁶ Estas secciones, producto de una repartición fiscal del espacio urbano desarrollada desde 1781, dividían a la ciudad en cuatro cuarteles

(Martínez, 2015:36), por lo que se puede decir que para principios del siglo XX la ciudad crecía bajo un esquema de cuadrantes direccionados por ejes de trazo.

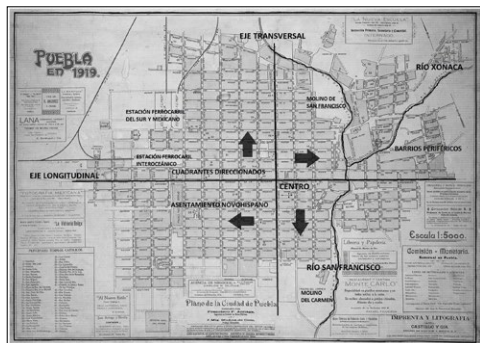


Figura 1. Plano topográfico de la ciudad de Puebla en 1919 con modificaciones propias. Autor: Formado por Francisco P. Arriaga, ingeniero exdirector de Obras Públicas, y J. Miguel Muñoz de Coto, profesor normalista.

Fuente: Electrónica a través del sitio www.fotosdepuebla.org. Notas propias: En el plano se observa el planteamiento reticular de la ciudad y el crecimiento direccionado a partir de los ejes viales transversales y longitudinales. La cuadrícula contrasta con el trazo de los barrios indígenas periféricos separados por el río San Francisco.

A inicios del siglo XX la industria poblana seguía asentada en las orillas de los ríos San Francisco y Atoyac. El primero cruzaba de norte a sur la ciudad, separando por el oriente la traza del damero de los barrios indígenas,⁷ y el segundo corría entre pueblos campesinos y tierras de cultivo del poniente de la ciudad.⁸ Ambos constituían corredores industria-

les. La nomenclatura cardinal introducida en 1917 reforzaría esa idea de organización urbana que caracterizaba a Puebla.⁹ Durante el movimiento armado y ya en su conclusión, la economía poblana de la industria ribereña iría en caída, lo que implicaría que el suelo industrial cediera su uso al habitacional, generándose una transformación del espacio urbano, pero hasta prácticamente finalizado el primer tercio del siglo XX no impactaría de manera significativa el trazo de damero original,¹⁰ pero sí los modos sociales de ocupación urbana con el acondonamiento de asentamientos populares de lo que era el asentamiento novohispano. En consecuencia, la política urbana posrevolucionaria estaría encaminada a la integración de la vieja periferia rural e industrial a la nueva periferia habitacional del casco de damero, por lo que el modelo de crecimiento urbano se caracterizó por la integración de zonas contiguas y de lento desarrollo inmobiliario, con lo cual la mancha urbana se mantuvo hasta cierto punto compacta (Martínez, 2015:32).

Por su parte, la ciudad de Xalapa, en este mismo primer tercio del siglo XX, seguía creciendo de forma organizada alrededor de lo que hoy es conocido como centro histórico (Figura 2). El establecimiento

Azcárate y Benítez, además de otro tipo de talleres de manufactura. Por otra parte, en el río Atoyac se establecieron fábricas textiles que contribuyeron no sólo a la economía local, sino que fueron referentes a nivel nacional, entre ellas La Constancia Mexicana, El Mayorazgo y La Covadonga.

9 En 1917 se instituyó una nomenclatura cardinal que dejó atrás los múltiples nombres que tenían las calles de la ciudad de Puebla. Con esta nomenclatura se remarcó la división de la ciudad en cuatro sectores delimitados por los ejes de diseño transversal y longitudinal. Todas las vialidades paralelas al eje transversal fueron nombradas Calles y todas las paralelas al eje longitudinal avenidas. El trazo de damero y la nomenclatura cardinal se engranaban para hacer ver morfológicamente a Puebla como una ciudad resultado de un trazado perfecto.

10 Particular sería el caso de la colonia Humboldt, fundada en 1913 en terrenos del antiguo rancho de La Rosa, en la vieja salida a Veracruz y adyacente al río Xonaca. Esta colonia de aire señorial, más cercana a los viejos barrios indígenas que al casco de damero (Figura 5), puede decirse que significaría con sus rotondas y desviación en diagonal un patrón de diseño alterno al damero.

que partían de los ejes de trazo. La idea fue retomada por el catastro estatal en la segunda mitad del siglo XX, cuando el sistema de registro de construcciones y predios urbanos dividió a la ciudad en cuatro cuadrantes.

7 Entre los barrios más representativos tenemos: Analco, El Alto, La Luz, Los Remedios, San Antonio, San Francisco, Xanenetla y Xonaca.

8 El río San Francisco, hoy Boulevard 5 de Mayo, como producto de su entubamiento en 1962, fue en sus riberas sitio para los molinos de trigo, como los de San Antonio, San Francisco, El Carmen y Huexotitla. También se asentaron ladrilleras, como las de Santo Román, Xanenetla, Carranza,

de fábricas en zonas de la entonces periferia urbana y la fragmentación de las tierras de las antiguas haciendas que circundaban la ciudad, generaba un crecimiento importante de esa vieja ciudad que daba como resultado la aparición de asentamientos humanos en lo que sería el nuevo suelo urbano, paradójicamente en un suelo de enfoque rural, producto de la dotación de tierras ejidales, ejemplo de ello fueron las colonias Progreso Macuiltepetl, El Sumidero, Benito Juárez, Mártires de Chicago y Badillo (Villanueva, 2011:143-144).

El curso fabril de Xalapa había sido distinto en cuanto a dinámica económica con respecto al de Puebla. Si bien una serie de establecimientos industriales se construyeron para aprovechar las corrientes de agua de la ciudad que producían hilos y telas,¹¹ la actividad textil xalapeña no tuvo la misma relevancia a nivel nacional que la poblana. Sin embargo, en la producción de espacio urbano habría coincidencias en torno a la ocupación habitacional posrevolucionaria de las tierras que se desprendían del aparato productivo. En este contexto sería relevante la donación de terrenos del gobierno del estado en 1923 a los trabajadores de la fábrica de San Bruno, lo que implicaría el surgimiento de la colonia Molino de San Roque como ejemplo de lo que eran los nuevos asentamientos periféricos (Villanueva, 2011:144-145).

En estos años fue relevante un proyecto de expansión de la Ciudad Jardín de Xalapa, condicionado a una planificación urbana de tipo formal (Figura 3), que estuvo a cargo del ingeniero Modesto C. Rolland, el cual involucraría la urbanización de los terrenos del rancho La Alameda y parte de la An-

tigua Hacienda de Pacho, al sur de lo que era la mancha urbana de aquel entonces. Se trató de un ensayo urbano arquitectónico añadido a la antigua ciudad tradicional a manera de ensanche, y mediante el cual se propuso el crecimiento ordenado y regulado de Xalapa. Es importante destacar que Rolland había vivido en Estados Unidos de América, donde conoció los modelos para nuevas ciudades inspiradas en las ideas de la Ciudad Jardín Inglesa (Martínez Z., 2014:207).

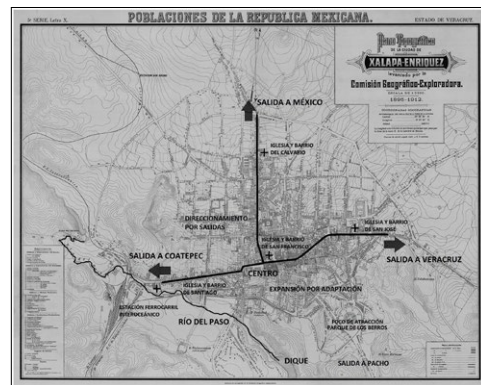


Figura 2. Plano de la ciudad de Xalapa en 1912 con modificaciones propias. Autor: Comisión Geográfico-Exploradora. Fuente: Electrónica a través de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Nota propia: La ciudad de Xalapa tuvo desde sus inicios una forma urbana producto de una adaptación topográfica, condicionada por cuerpos de agua y caminos, y que, además, se sujetó a la disposición parroquial, lo que retrata un crecimiento que, si bien pareciera disperso, estaba direccionado.

Este proyecto fue patrocinado por el gobierno del General Heriberto Jara Corona, quien, inspirado por los ideales sociales de la Revolución Mexicana, pretendía establecer en dicho desarrollo vivienda para trabajadores, espacios para el deporte, la cultura y la educación. Se ha de destacar la traza orgánica que presentaba la propuesta al tratar de ligarla con las pendientes de los lomeríos en donde se localiza

¹¹ Hemos de mencionar dos fábricas que aprovechaban la corriente del río Santiago, la del "Molino de Pedreguera", conocida comúnmente como "San Bruno" y que databa de 1852, y la de "La Fama Industrial", también nombrada "El Dique", establecida en 1836, ambas contribuyeron en la segunda mitad del siglo XX a la producción de espacio urbano en el suelo que ocupaban.

y a las corrientes de agua. Si bien la propuesta no se logró en su totalidad, partes de la traza sobreviven hasta nuestros días a la par de algunos hitos relevantes como el Estadio Jalapeño.



Figura 3. Plano de la Ciudad Jardín de Xalapa proyecto del Ing. Rolland de 1925. Fuente: Gobierno del Estado Libre y Soberano de Veracruz-Llave. Nota propia. La localización urbana de lo que sería la Ciudad Jardín, puede verse en el plano de la Figura 6.

La expansión por agregados: el alejamiento del centro como el sitio de habitar 1930-1950

Hacia 1930 Puebla tenía 114,793 habitantes y 10.60 km² de mancha urbana.¹² Continuaba el surgimiento de asentamientos populares intensificándose la ampliación periférica, pero ésta empezaba a recaer en pueblos que cederían su estatus rural a lo urbano. A lo largo de toda la década de los años treinta, el trazo de damero de la ciudad central todavía prevalecía y, por lo tanto, ordenaba las actividades de la ciudad, el goce de la tierra urbana y sus recursos a favor de quienes podían organizarse en ella (Martínez, 2015:59). Podemos concordar con González (2011:16) cuando relata que la expansión de la ciudad era, por lo tanto, producto de un proceso inmobiliario colonizador o de surgimiento de

nuevas colonias, retrato urbano de lo que el mismo autor identifica como “la disputa por el territorio”.

En ese contexto, la cesión de tierra rural a favor de lo urbano se organizaba mediante colonias populares; de éstas tenemos las que surgirían como producto de la regulación que haría el gobierno estatal al incesante parcelamiento periférico de los ranchos, surgiendo en estos años colonias como “Motolinía” y “Vicente Guerrero” en terrenos del rancho El Mirador, la colonia “José María Morelos” en terrenos del antiguo rancho de Calva, la colonia “San Miguel Pajaritas” en terrenos del rancho La Cruz, la colonia “Insurgentes” en terrenos de los ranchos de Toledo y El Pópulo (Figura 4); otras tantas también fueron producto de solicitudes de sociedades y organismos sociales (Martínez, 2015:64-65), y algunas más de fraccionadores formales, por lo que para la cuarta década del siglo la morfología era retrato de un desacoplamiento inmobiliario con el casco de damero.

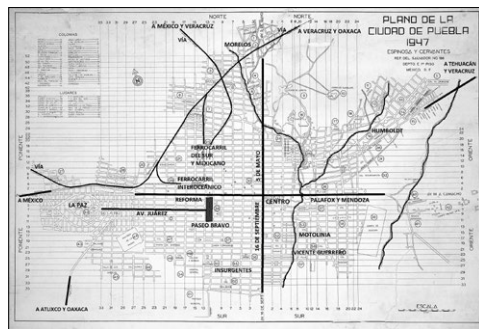


Figura 4. Plano de la ciudad de Puebla en 1947 con modificaciones propias. Autor: Espinoza y Cervantes. Fuente: “Cartografía Histórica de la Ciudad de Puebla” del Dr. Francisco Manuel Vélez Pliego y Ambrosio Guzmán (compiladores) 1997, Gobierno del Estado de Puebla.

Para 1940 la ciudad de Puebla ya tenía 138,491 habitantes. Podemos nuevamente imaginar el espacio urbano con el relato de Cordero (1965:26), según el cual entre 1930 y 1940 la ciudad pasó de 255

¹² Éste es el primer dato preciso que se tiene de extensión de la ciudad. Está referido del Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Puebla. Versión abreviada, del 19 de febrero de 1993.

a 401 manzanas. Sin embargo, esa expansión por colonización y parcelación de la tierra a favor de los nuevos fraccionamientos residenciales seguía respetando en cierta medida el perfil morfológico del damero, es decir, la horizontalidad en la vivienda y el trazado cuadrangular, los cuales hacían de la expansión urbana un hecho inmobiliario periférico que culminaba la etapa de la forma posrevolucionaria (Martínez, 2015:65). En términos viales el trazo de damero hacía que en la ciudad las nuevas calles y avenidas respondieran a la extensión de las líneas ortogonales. Con la consiguiente diferenciación de los barrios localizados allende el río San Francisco, las extensiones viales que quedaban alejadas de ese ordenamiento reticular y que de alguna manera servían de contención de la mancha urbana eran los caminos y ejes ferroviarios a ciudades próximas como Oaxaca y Veracruz (Figura 4); para esta última implicaba el paso forzado por la ciudad de Xalapa.

Relevante en Puebla sería un proyecto inmobiliario de tipo formal que trastocaría el damero; ese proyecto, iniciado en 1947, fue el del Fraccionamiento La Paz (Figura 5). Éste fue desarrollado por la compañía Fraccionamientos de Puebla, S.A., propiedad de Rómulo O’Farril (Cordero, 1965:367). A diferencia del árido damero, fue diseñado incorporando glorietas, rotondas y camellones; sin embargo, la principal característica fue la parcelación de las laderas del cerro de Centepec, alentándose el desarrollo de una nueva periferia en terrenos del rancho de San Juan, a raíz de la construcción de la avenida de La Paz —después La Libertad y hoy Juárez—, que va del Paseo Bravo hasta el cerro de Centepec o de San Juan (Figura 4). Así, el Fraccionamiento de La Paz, además de significar un nuevo rumbo morfológico, fue producto de una idea de modernidad ante la salida de las clases privilegiadas del casco de damero, por lo que se constituyó en lo que podemos llamar el espacio urbano privilegiado (Martínez, 2015:83).

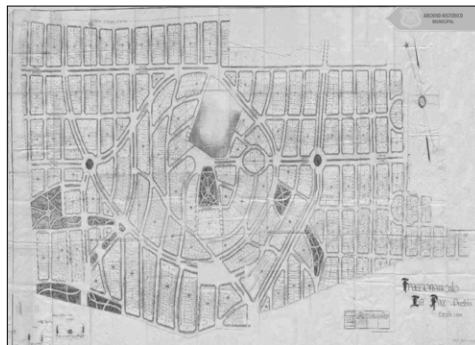


Figura 5. Plano del Fraccionamiento La Paz. Fuente: Archivo Histórico Municipal vía electrónica, recuperado de <http://archivo.pueblacapital.gob.mx/>. Nota propia. La localización urbana de lo que sería el Fraccionamiento La Paz puede verse en el plano de la Figura 4.

Por su parte, Xalapa, de 1930 a 1940, pasó de 36,812 a 46,827 habitantes. Hacia los años cuarenta se buscó modernizar la ciudad a través de la pavimentación y apertura de nuevas vialidades. Nuevas colonias fueron fundadas para albergar a burócratas al servicio de diversas entidades del estado, principalmente al norte del Centro Histórico, como las colonias “Del Empleado”, “Del Maestro” y “Ferrocarrilera”, por mencionar algunas. Además, es de destacarse la creación, en 1945, del Fraccionamiento Veracruz, primera área residencial de la ciudad donde se comercializa suelo para generación de vivienda dirigida a sectores de alto poder adquisitivo (Villanueva, 2011:147). Estos desarrollos propiciaron la generación de importantes arterias vehiculares, como la avenida Veracruz (hoy Ávila Camacho) y la avenida Xalapa, junto a la que se establecieron importantes elementos de equipamiento, como la Escuela Normal Veracruzana. Con el fin de evitar el paso cada vez más frecuente de vehículos por el centro urbano, se construyó también el primer libramiento de la ciudad, la hoy avenida 20 de Noviembre, que unía la zona de La Piedad, al oriente, con la Cruz de la Misión, al norte, e incluso más allá con la avenida Xalapa (Figura 6).

Al pensar en el crecimiento de Xalapa resultan importantes las implicaciones del Ferrocarril Interoceánico inaugurado en el año de 1890. Este sistema de comunicación, si bien unía a Xalapa con Puebla, cobró relevancia a partir de su inserción como un elemento productor de espacio urbano que definió en gran parte el crecimiento de la ciudad en la primera mitad del siglo XX. Especialmente, la primera estación del ferrocarril se estableció al sur-poniente de la mancha urbana en la zona llamada Los Sauces, lo cual generó un corredor de actividad comercial en la calle de Colón (hoy Úrsulo Galván), que perdura hasta nuestros días. Por otra parte, en 1949, al moverse al oriente el trazo del ferrocarril, se generaron dos situaciones determinantes en el crecimiento de la ciudad: primero, las vías y terrenos en desuso al poniente de la mancha urbana fueron rápidamente ocupados por asentamientos, en su mayoría de vivienda popular, y segundo, ese nuevo trazo generó un borde que en cierta medida contuvo el crecimiento de la mancha urbana por algún tiempo.

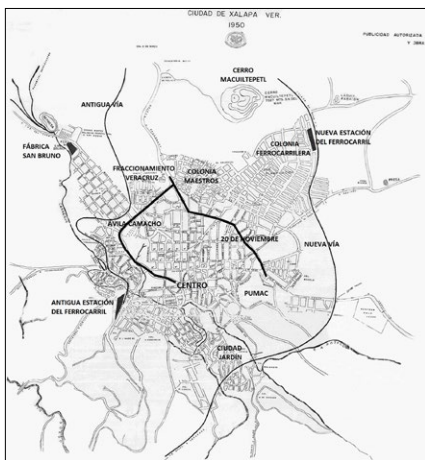


Figura 6. Plano de la ciudad de Xalapa en 1950 con modificaciones propias. Autor: H. Ayuntamiento Constitucional de Xalapa.
Fuente: Archivo Histórico Municipal.

En suma, en este periodo, tanto en Puebla como en Xalapa, se empezó a generar una transformación urbana que alejaba espacialmente las líneas de correlación del centro como espacio para habitación y comercio, misma que quedaría acentuada en la segunda mitad del siglo XX. En Puebla este modelo de expansión podría definirse como de agregados, ya que si bien la mancha urbana era continua, tenía una predisposición al adherido espacial (Montero, 2002:115). Esta característica morfológica también se reprodujo en Xalapa, lo que puede entenderse a partir de que ambas ciudades experimentaban la aparición de nuevas colonias en un suelo que, podríamos decir, era habitado también como consecuencia del desplazamiento habitacional a las nuevas periferias. En consecuencia, este proceso representaba la apertura de lo que sería ya la ciudad centro; por lo que podemos decir que tanto el “corazón del damero” como el “fondo del plato roto” abrirían sus relaciones espaciales a nuevos frentes urbanos.

La expansión del dispendio de suelo: la apertura de los nuevos frentes urbanos 1950-1980

Para 1950 la población de la ciudad de Puebla ya era de 211,321 habitantes. Por su parte, la expansión daba cuenta de una mancha urbana de 14.60 km² (Figura 4). La densidad de población iba en aumento, ya que de los 10,830 hab/km² se había pasado a los 14,174. Al parecer, el intenso desarrollo inmobiliario había contribuido al hecho de que a pesar de que se empezaba a notar un desdoblamiento del casco central de damero, la racionalización del suelo a partir del parcelamiento de los ranchos y haciendas todavía no generaba el incesante derroche de suelo que se avecinaría en las siguientes décadas. Así, para 1950 los predios urbanos eran 16,300 (Cordero, 1965:26), y si bien la densificación mantenía un cierto equilibrio entre

incremento de población y expansión, sería el advenimiento de la industrialización lo que haría de Puebla una ciudad que a partir de una dinámica expansiva no vista en la primera mitad del siglo XX tuviera como característica el dispendio de suelo rural que la colocaría como una de las ciudades del país más extensas en relación a su población, hecho que durante muchos años quedaría retratado en la horizontalidad del paisaje urbano. El aletargamiento expansivo de la primera mitad de siglo contrastaría con la depredación de suelo y el continuo resquebrajamiento morfológico de las décadas siguientes (Figura 7).

Iniciada la década de los cincuenta se elaborarían herramientas programáticas pretendiendo ordenar no el trastocado damero, sino las actividades de la ciudad.¹³ En este sentido se planteó un orden espacial que seguía una estructuración lógica de zonificación por separación de áreas, diseño urbano que quedaría inserto en las herramientas jurídicas de ocupación de suelo.¹⁴ Fue así como la expansión urbana en Puebla si bien empezó a ser prevista, principalmente direccionaba siguiendo el patrón de actividades urbanas y los nuevos cursos viarios, por lo que, a partir de estos hechos, sería latente que Puebla dejaría de estar confinada al casco de damero (Martínez, 2015:89)

El auge industrial de la década de los sesenta, que tendría como icono la planta automotriz Volkswagen, se da partir del proyecto económico

nacional de sustitución de importaciones, suceso que imprimiría en Puebla un dinamismo no sólo económico, sino también de adecuaciones territoriales,¹⁵ que en conjunción con la construcción entre 1959 y 1962 de la autopista México-Puebla, fueron pauta para que la mancha urbana llegara en 1965 a los 25.80 km² de extensión, de tal manera que para que fuera posible el establecimiento del nuevo aparato industrial poblano, la superficie a urbanizar aumentó un 62.2%, disponiéndose para tal hecho del suelo ejidal que la Revolución Mexicana había heredado al campesinado como producto de las demandas sociales del movimiento armado (Montero, 2002:150).

Tan desmedido empezó a ser el derroche de suelo, que, como producto de la migración de población externa —es decir, la que llegaba ya no sólo de las periferias, sino la que proveniente del interior del estado empezaba a construir nuevas periferias ante la necesaria fuerza de trabajo para la maquinaria productiva—, la expansión de la ciudad se intensificó a tal grado que para 1975 la mancha urbana llegó a los 59.50 km²; en diez años la ciudad había crecido 130.62%. El hecho de sacar de la trama urbana el aparato productivo, tal como se planteaba en la zonificación de principios de los cincuenta, hizo del proceso de industrialización un agente causante de un trazo urbano informal en la periferia de la ciudad, que rompería por completo el ya trastocado diseño de damero, generando nuevas morfologías en la década de los setenta, como producto del asiento obrero en la tierra rural localizada entre los parques industriales a lo largo del eje carretero de la autopista México-Puebla, la que además funcionó como engrane de apertura de nuevos frentes de urbanización, al tener que

13 En 1952 se presentó el "Plan Regulador de la Ciudad de Puebla". Fue un proyecto de planificación urbana ejemplificado en un plano, cuya principal característica fue la propuesta técnica de zonificación en la que se fundamentaba. Para 1959 surgió el "Plan de Mejoramiento Urbano", sin embargo, y al igual que con el Plan de 1952, su efectiva aplicación fue en su momento prácticamente nula, pero en el contexto temporal mucha de la definición viaria y de sectorización de las actividades de la actual ciudad de Puebla puede empezar a visualizarse en estas dos herramientas urbanas.

14 Este hecho puede entenderse y corroborarse con la Ley de Planificación y Zonificación en el Estado de 1945, en la que la expansión quedó técnicamente diseñada mediante la zonificación.

15 En 1962 el municipio de Puebla quedó reconfigurado en su demarcación política a partir de la anexión de los municipios donde se gestaba el nuevo aparato industrial, un hecho de apropiación diferencial del territorio que venía sucediendo desde 1922.

conectarse con las vialidades de la ciudad (Vélez, 2007:98). Así, la década de los setenta representó para Puebla, en términos urbanos, los años de la expansión a partir del despilfarro de suelo.

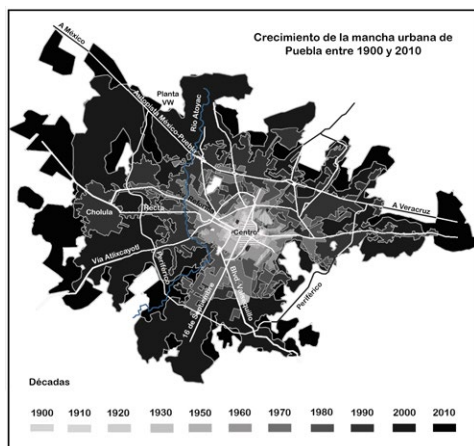


Figura 7. Plano de trabajo de la expansión de la ciudad de Puebla 1900-2010. Autor: Pedro Martínez y Arturo Velázquez. Dibujo de Cindy Zapata López.

Por su parte, en 1950 Xalapa tenía 6.43 km² y 51,109 habitantes,¹⁶ por lo que la densidad de población era de 7,948 hab/km² (Figura 6). A diferencia de Puebla, su crecimiento no estuvo ligado a la industria extensiva; de hecho, las fábricas de hilados mencionadas anteriormente cerraron sus puertas a mediados del siglo XX. Al ser capital del estado de Veracruz, centró su crecimiento económico en actividades terciarias ligadas al aparato gubernamental. Además, la creación de la Universidad Veracruzana en 1944 y su crecimiento durante la segunda mitad del siglo XX, aportó sin duda al incremento poblacional de la misma. La universidad, de hecho,

¹⁶ Este es el primer dato oficial que se tiene de la superficie de la mancha urbana de la ciudad de Xalapa en el siglo XX. El dato, al igual que los de 1966 y 1975, fue tomado del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de 1980.

recupera parte de la propuesta de la Ciudad Jardín y genera ahí, a partir del año de 1957, su *campus* principal, con un plan maestro inspirado en los preceptos del movimiento moderno.

Por esos años la avenida 20 de Noviembre se había constituido ya en una vialidad generadora de nuevos desarrollos habitacionales a lo largo de su trayecto, ejemplo de ello fue el surgimiento de la colonia Pumar. La apertura de la avenida Miguel Alemán, que conectó a la estación de ferrocarriles con el centro de la ciudad, generó también un crecimiento hacia el noreste de la mancha urbana (Benítez, 2011:11-13). Así, para 1966 Xalapa llegaría a los 97,062 habitantes en una superficie de 11.25 km². Su crecimiento comparativo muestra un hecho, la adaptación topográfica que la había caracterizado inicialmente se sucedía morfológicamente mediante una ocupación de suelo que retrataba discontinuidades espaciales a manera de fragmentación (Figura 8).

Los años setenta trajeron consigo un rápido crecimiento poblacional. Para 1975 la ciudad de Xalapa contaba con 169,185 habitantes y su extensión era de 21.15 km², es decir, en menos de diez años la población creció un 75% y la mancha urbana casi se duplicó, al crecer un 88%. La relación población y extensión marcaba un claro desequilibrio que podemos traducir como producto del despendio en detrimento del suelo rural. En este sentido, es importante mencionar que este rápido incremento poblacional tuvo consecuencias en la propiedad de la tierra, como la invasión de predios alrededor de las laderas del cerro de Macuilpetel, el cual fue prácticamente absorbido por la expansión urbana irregular. Asimismo, se comienza a utilizar suelo ejidal al norte del citado cerro, formándose la colonia Progreso Macuilpetel, además de otros asentamientos irregulares hacia el oriente de la mancha urbana. Este fenómeno se agudizaría en las décadas posteriores (Benítez, 2011:11-13).

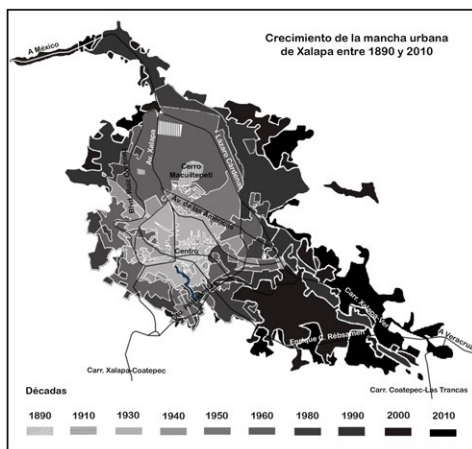


Figura 8. Plano de trabajo de la expansión urbana de Xalapa 1900-2010. Autor: Pedro Martínez y Arturo Velázquez. Dibujo de Cindy Zapata López.

La expansión por planificación sistémica: rumbo al verdadero plato roto 1980-2000

Con la modernización del sistema de planificación nacional a partir de 1976,¹⁷ en algunas ciudades, y en específico en Puebla y Xalapa, se escenificaría una expansión urbana moldeada en el papel como producto de la aparición en ambas ciudades de los planes directores urbanos. Ya para 1980 la

¹⁷ En México se habla de modernización y sistematización en materia de planificación urbana y territorial a partir de la aparición, en 1976, de la Ley General de Asentamientos Humanos. Esta ley posibilitó la coordinación de las acciones de regulación y ordenamiento que realizaban los gobiernos federal, estatal y municipal, a partir de la creación de una estructura jurídica que atendería la problemática del crecimiento desmedido de las ciudades en el primer lustro de la década de los setenta. Así, esta ley daría pauta para que en 1978 apareciera el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, el cual sentaría las bases para que, con la aparición en los estados de sus respectivos Planes Estatales, se dictaran a nivel municipal planes de desarrollo urbano. Este mismo hecho desencadenaría en 1983 en lo que se conoce como la democratización del sistema nacional de planificación, que a partir de la modificación al artículo 115 constitucional permitió, principalmente a los municipios, ser los desarrolladores de la práctica técnica y normativa de sus herramientas de planificación urbana.

ciudad de Puebla llegaba a los 835,759 habitantes en 91.50 km² (Figura 7). En esos años prevalecería la política de conurbación,¹⁸ con lo que la expansión sería en gran parte producto de la fusión de la ciudad con poblados aledaños delimitados por fronteras físicas y político-históricas de organización local. Borja (2005:42), en su trabajo sobre la ciudad y su contexto región, retrata este modelo de urbe como “la ciudad que se expandió hacia las periferias, que colonizó las zonas rurales de los bordes y que incorporó funcionalmente, en muchos casos también administrativamente, a los municipios del entorno”. Así, en Puebla la expansión se desarrolló a partir de un proceso de conurbación y de afianzamiento vial e industrial de las décadas precedentes, “la ciudad, por lo tanto, no era sólo el bloque urbano consolidado, sino una serie de espacios irregularmente urbanizados y con periferias o territorios en proceso de serlo” (Martínez, 2015:123).

Con la política de conurbación en proceso, en 1980 se propaga el “Plan Director Urbano del Municipio de Puebla”, producto de la sistematización de la planificación a nivel nacional; sería el instrumento en su tipo desde el “Plan de Mejoramiento Urbano” de 1959. Con el Plan Director de 1980 se pretendía ordenar y regular la problemática urbana y territorial a nivel municipal, lo que no encajaría con la política de equilibrios espaciales pretendida con la conurbación, dando como resultado, una expansión de desengrane morfológico a partir de la continuidad física y las relaciones espaciales y sociales de la ciudad central con los poblados vecinos de la conurbación.

Durante estos años la ciudad de Puebla continuaría su expansión en una suerte de franco proceso de metropolización. La conurbación quedaba rebasada con proyectos que habían hecho de

¹⁸ En 1979 se había dado la “Declaratoria de Conurbación de la Ciudad de Puebla”, que integraba, mediante un manto normativo, al municipio de la ciudad de Puebla con otros siete municipios colindantes.

la ciudad y poblados aledaños una masa de concreto amorfa que para 1990 tenía 128 km² para 1,007,170 habitantes (Figura 7). La producción del espacio urbano había quedado caracterizada en este periodo, a partir de lo que fue el Megaproyecto Angelópolis, cuyo origen habían sido las expropiaciones ejidales de 1992 para la constitución de una reserva territorial¹⁹ que, para Puebla, significaría su relanzamiento a nivel nacional como ciudad de la neo-modernidad y marcaría el rumbo urbano en los años venideros. El conjunto normativo de toda esta experiencia urbana estaría sustentado en un proceso sistémico que, bien podemos decir, representó la expansión anticipada.²⁰

Dicho ejercicio no habría podido fructificar sin la materialización de elementos viarios que direccionaron la expansión; casos concretos fueron la autopista Puebla-Atlixco, construida en los alrededores de la ciudad en el segundo lustro de la década de los ochenta, la cual articularía la confluencia espacial entre infraestructura y territorio condicionado, es decir, entre la autopista Puebla-Atlixco y la zona del Megaproyecto Angelópolis y su Reserva Territorial. Otro caso fue la concepción del Periférico Ecológico en 1994, que dio pauta a un nuevo anillo vial exterior que, más allá de contener la expansión, al igual que con la autopista México-Puebla en 1962, apertura nuevos frentes urbanos que hoy hacen de Puebla un verdadero “plato roto”, donde en el año

2000 vivían 1,346,912 habitantes en 209.50 km², lo que representaba 6,430 hab/km², dato que contrasta con los 9,293 hab/km² de 1980, y los 17,591 hab/km² de 1970, estadística que dramatiza aún más los efectos del derroche de suelo urbano.

En Xalapa el primer instrumento jurídico después de la aparición de la Ley General de Asentamientos Humanos de 1976 sería el “Plan Municipal de Desarrollo Urbano” de 1980. Tal vez su principal cualidad fue la de integrar un plano de zonificación en el que aparentemente se empezaba a poner atención a la expansión. Durante mucho tiempo sería el único resultado formal en Xalapa de la planificación sistémica nacional. Pocos años antes de su aparición, había destacado la construcción, en 1977, de la Unidad Habitacional Fovissste, al poniente de la mancha urbana, un desarrollo condominal con más de 440 departamentos, que si bien no fue el primer conjunto multifamiliar de departamentos de la ciudad, sí fue el primero cuya escala contribuiría al acelerado proceso de expansión de los siguientes años. Rápidamente surgieron otros, como la Unidad Habitacional Multifamiliar Jardines de Xalapa, construido en 1982 y generado por el Instituto de Pensiones del Estado con 1,250 departamentos (Muñoz, 2014:105).

Para 1981 vivían en Xalapa 214,679 habitantes y la mancha urbana abarcaba 23.63 km² (Figura 8). En esta década la expansión continuaba de forma importante hacia el norte de la ciudad, esto a la par del crecimiento de la propia infraestructura y equipamiento. En el año de 1985 se amplía la avenida Circunvalación (hoy avenida Lázaro Cárdenas), el segundo libramiento de la ciudad, el cual sería la respuesta a la saturación de la avenida 20 de Noviembre. Dicha vialidad unió la zona de Palo Verde con la salida a Banderilla, y en ella se establecieron nuevas áreas de centralidad hasta hoy puntos de referencia en la ciudad, como son la Secretaría de Finanzas y Planeación y el centro comercial Plaza

19 El Megaproyecto Angelópolis fue un complejo proceso urbano y territorial que, partiendo de la generación de instrumentos de planificación, intervino directamente sobre los usos y destinos del suelo de lo que era la Reserva Territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl, producto de la expropiación en 1992 de 1,049.37 hectáreas de cuatro ejidos periféricos en los límites de la conurbación con los municipios de San Pedro Cholula y San Andrés Cholula, ello con la finalidad de constituir una “Reserva Territorial para el Ordenamiento Metropolitano de la Ciudad de Puebla”.

20 A raíz del Megaproyecto Angelópolis, entre 1993 y 1994 se dictaron en Puebla programas urbanos que, a la postre, reconfiguraron la expansión escalándola en el plano normativo de lo local a lo regional desde una óptica económica de inversión selectiva.

Crystal. Los nuevos polos de atracción ejercieron presión para la ocupación del suelo adyacente; así, la vía de ferrocarril, que por dos décadas contuvo el crecimiento de la mancha urbana, fue sobrepasada principalmente por asentamientos irregulares que, ante la falta de suelo apto y económico, ocuparon antiguos terrenos ejidales de las periferias norte y oriente, lo que dio origen a colonias como la Rafael Lucio, Revolución, Sóstenes M. Blanco, Los Prados, Vasconcelos, Morelos y Unión, las cuales tendrían como característica morfológica un trazo irregular de conexiones deficientes hacia el resto de la ciudad (Benítez, 2011:11-13). A su vez, la zona sureste de la mancha urbana comenzaría a ser ocupada por asentamientos de nivel medio-alto, es así que se desarrollan los fraccionamientos Indeco Ánimas y Residencial Las Ánimas.

Ya en 1990 Xalapa llegaría a los 40 km² de extensión y contaría con 288,454 habitantes. Surgiría la Unidad Habitacional Xalapa 2000, un conjunto de 386 viviendas en condominio al sur de la ciudad, junto con el fraccionamiento Lomas Verdes, mismas que generaron una nueva zona de crecimiento acelerada por la construcción de la avenida Arco Sur en el año de 1994, a la par de la generación de la Reserva Territorial de Xalapa por parte del Gobierno del Estado (Muñoz, 2014:83).

Al igual que en Puebla, en Xalapa se hizo patente la política territorial de conurbación, lo que implicaría que la expansión empezara a acercarse a los poblados adyacentes, sobrepasando los límites municipales. La inclusión de los centros urbanos vecinos, principalmente los de Banderilla, San Andrés Tlalnahuayocan y Las Trancas (este último poblado perteneciente al municipio de Emiliano Zapata), arrastraría cambios morfológicos al empezar a integrar conjuntos habitacionales completamente desligados de la mancha urbana xalapeña, principalmente al sur de la ciudad, donde si bien la reserva territorial organizó de alguna manera el espacio físico, las presiones de

desarrolladores inmobiliarios privados comenzaron a generar nuevos fraccionamientos, como el de Bugambillas, ya dentro del municipio de Emiliano Zapata. Se consolidaban de esta manera nuevos frentes urbanos por acercamiento urbano, con lo que, en el año 2000, la ciudad de Xalapa, ya una mancha amorfa integrada por poblados conurbados y una vieja estructura urbana desfragmentada, llegaba a los 55 km² y 390,590 habitantes; en términos nacionales una ciudad media.

Conclusiones: la ciudad fragmentada del verdadero plato roto

Durante el siglo XX la expansión urbana de Puebla y Xalapa representó, como en muchas ciudades, trazar trazos morfológicos fundacionales: el orden del damero y de la adaptabilidad topográfico-fluvial con la que una y otra fueron concebidas. Dichos trazos desde siempre fueron segregadores, por lo que la particularidad en ambos casos fue el constante desplazamiento de sectores sociales desprotegidos, hecho repetido en el largo peregrinar de las ciudades que, morfológicamente, era metáfora espacial del plato roto en medio de la ciudad posible, es decir, donde se da la expulsión del espacio pasado que no tiene identidad con lo que se pretende para el presente (Reguillo, 2003:5).

En las distintas etapas de crecimiento de ambas ciudades, la evolución del eje carretero y de la línea del ferrocarril de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz se muestra relevante, al ser detonador de crecimiento económico, pero, además, línea de interacción territorial entre ambas ciudades. En Puebla, el sistema vial, tanto ferrocarrilero como carretero, fue más relevante para el orden espacial; tal vez fue la condicionante topográfica de valle lo que implicó que dicho sistema, además de ser motor de desarrollo, sirviera de dispositivo de control y direccionamiento de los frentes urbanos. En el caso de Xalapa

aconteció lo mismo, aunque con matices distintos, tanto el ferrocarril como el eje carretero entre la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz marcaron el rumbo expansivo y de ocupación del espacio urbano en términos habitacionales. Estos hechos implicaron, por lo tanto, condicionar a ambas ciudades a trazos ceñidos a las comunicaciones.

Así, la expansión en la ciudad de Puebla representó dejar atrás el diseño ortogonal del damero, cuya característica de crecimiento, ordenado a partir de un casco central, tuvo como aspecto negativo la herencia de segregación hispana como hecho de disputa sobre la producción del espacio urbano, donde el barrio indígena periférico era lo que estaba más allá del diámetro de acción y contención, y, por lo tanto, era la no-ciudad respecto a la ciudad del damero.

En el caso de Xalapa, la ciudad transitó de un crecimiento relativamente organizado, a partir de parroquias de barrios indígenas, donde la topografía, los cuerpos de agua y los caminos condicionaban el direccionamiento urbano, a uno basado en grandes desarrollos habitacionales ligados físicamente, pero a la vez separados de la estructura urbana tradicional, ello tratando de vender exclusividad y seguridad, pero continuando con la “ruptura espacial” de la ciudad.

En ambos casos la modernidad se retrata en el espacio urbano con propuestas de diseño innovadoras, la Ciudad Jardín de Xalapa y el Fraccionamiento La Paz en Puebla son representaciones de ello, sin embargo, la primera sería sólo una suerte discursiva, al no concretarse por completo, y el segundo una concreción del nuevo espacio aburguesado; es el espacio de ensanchamiento o expansión, donde desaparecen los elementos contaminantes que deterioran el orden establecido como resultado de la utopía arquitectónica y urbanística (*Idem*), que en las décadas posteriores seguirá latente.

Podemos decir que estamos ante un crecimiento urbano ligado a factores económicos, directamente a los sociales, lo que da como resultado ciudades fragmentadas, ejemplificadas en este texto por Puebla y Xalapa, las cuales pasan a ser sitios monótonos sin posibilidad de lectura por parte de los usuarios. Los desarrolladores privados (en ocasiones con la complicidad del estado) compran terrenos en las afueras de la ciudad, dejando grandes extensiones de terrenos sin utilizar para obtener plusvalías a lo largo del tiempo, desarrollando en ellos urbanizaciones cuyas formas, si observamos en conjunto con el resto de la ciudad, se encuentran desligadas. Si a esto agregamos el constante crecimiento periférico que no vigila el estado, tanto regular como irregular, el resultado es catastrófico: la concreción del modelo morfológico de un nuevo modelo de ciudad de plato roto.

En suma, en Puebla y en Xalapa la expansión y modelo urbano de todo este periodo tuvo como origen un proceso de apropiación diferencial del espacio atado a la promoción inmobiliaria. Son expansiones a manera de fragmentación física y segregación social que, a la luz del futuro de las ciudades, se retratan en un diseño de plato roto, es decir, hay un fenómeno de diferenciación social de origen que, mediante nuevos espacios urbanos no integrados a la morfología existente, se separan amorfamente; en el armado urbano se tocan, pero no se funden. Es un rompecabezas urbano que, además, refuerza la expansión del anillo de metropolización en el caso poblano y la consolidación del proceso de conurbación en el caso xalapense, lo que contribuye al desarrollo de nuevos escenarios espaciales en el marco morfológico del plato roto.

Referencias

- Amante, S. (2003). *La ciudad fragmentada. La discontinuidad espacio-temporal en el ámbito urbano de Xalapa, Veracruz*. Madrid: Tesis de Doctorado-Universidad Politécnica de Madrid.
- Bauman, Z. (2007). *Miedo líquido. La sociedad contemporánea y sus temores*. Madrid: Paidós.
- Benítez, G. (2011). *Crecimiento de la población y expansión urbana de la ciudad de Xalapa, Veracruz, y sus efectos sobre la vegetación y agro-sistemas*. Tepetates: Tesis de Doctorado-Colegio de Postgraduados Campus Veracruz.
- Borja, J. (2005). *La ciudad conquistada*. Barcelona: Alianza.
- Cordero y Torres, E. (1965). *Historia Compendiada de Puebla*. Puebla: Grupo Literario Bohemia Poblana.
- García, C. (2004). *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gili.
- González, J. A. (2011). "Puebla: disputa por el territorio 1920-1945". En *Ciudades* (pp.16-23), núm. 92. Puebla: RIU-UAP.
- León, N. J., Valdivia, B. I., y Velásquez, A. (2015). "El agua y la traza urbana de Xalapa hasta comienzos del siglo XIX. Una mirada desde la historia ambiental". En *Diversidad social, política y económica en distintos tiempos y espacios regionales* (pp. 101-128), Tlaxcala: Universidad Autónoma de Tlaxcala.
- Martínez, Z. (2014). "Entrevista grabada a Daniel Martí Capitanachi y Fernando Winfield Reyes, profesores de la facultad de Arquitectura, UV. Proyecto de clase: Estridentópolis, ciudad del futuro". En *¿Estridentópolis? Acercamiento a la ciudad moderna y a su ser urbano desde la vanguardia* (pp. 205-2010), Tesis de Maestría-UAM Unidad Azcapotzalco.
- Martínez, P. (2015). *La producción estatal del espacio: planificación urbana y territorial en la ciudad de Puebla. Siglo XX*. México: Tesis de Doctorado-UAM Unidad Azcapotzalco.
- Méndez, E. (1988). "El modelo probado en Puebla. Años fundacionales". En *Urbanismo y morfología de las ciudades novohispanas. El diseño de Puebla* (pp. 143-187). Puebla: Universidad Autónoma de Puebla.
- Montaner, J. M., y Muxi, Z. (2011). *Arquitectura y política*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Montero, C. (2002). *La renovación urbana. Puebla y Guadalajara: un estudio comparado*. Puebla: ICSH Alfonso Vélaz Pliego-BUAP.
- Morris, A. E. J. (1979). *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la revolución industrial*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Muñoz, A. (2014). *Las políticas públicas en materia habitacional y su impacto en el desarrollo urbano. Xalapa 1994-2012*. Xalapa: Tesis de Maestría-Universidad Veracruzana.
- Reguillo, R. (2003). "Utopías urbanas. La disputa por la ciudad posible". En *Ciudades* (pp. 3-8), núm. 60. Puebla: RIU-UAP.
- Velázquez, A., Winfield, F., y Guzmán, D. (2013). "Lectura histórica de la traza urbana del barrio de San José en Xalapa, Veracruz, México". En *Arqui tectónica* (pp.71-92), núm. 23. México: Universidad Iberoamericana.
- Vélaz, F. M. (2007). *Planeación, crecimiento urbano y cambio social en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla*. Puebla: ICSH Alfonso Vélaz Pliego-BUAP.
- Villanueva, M. (2011). "La expansión urbana de Xalapa en la primera mitad del siglo XX. Apuntes para la historia de su urbanización". En *ULÚA. Revista de Historia, Sociedad y Cultura* (pp. 127-158), núm. 17. Xalapa: Instituto de Investigaciones Histórico Sociales-Universidad Veracruzana.